

路材協会報

路面標示材協会

東京都千代田区神田富山町17(西川ビル)
〒101 TEL (03) 251-8325

目次

低成長時代を迎えて 竹嶋正幸 (1)

「路材協」新役員陣容決まる (4)

自走式ホットメルトレーンマーク工法の動向 森山吉雄 (5)

“アドホック委員会”について 江本義男 (9)

顔料の一般的性状について 菊水ライン樹企画管理課 (11)

会員会社プロフィール ⑥ 神東塗料株式会社 (14)

事務局便り

◎52年度定時総会終る ◎全標協の賛助会員に入会する

◎5月度の委員会開催など (13)

余滴

..... (16)

低成長時代を迎えて

竹嶋正幸

さる4月から新52年度に入りましたが、第7次道路整備5ヶ年計画の最終年度、そして第2次交通安全施設整備5ヶ年計画の第2年度に当ります。

この業界を取り巻く経済情勢を展望しますと、昨年末の景気テコ入れ策やら、今年2月の補正予算による政府支出増やらが、ようやく効を奏し始め、大底はず



でに脱出し、上半期も公共投資の70%執行など四項目の景気対策などにより、見通しは以前より明るいものがあります。しかし、基調としては、やはり中心需要である個人消費や設備投資が多くを期待できないので、過去のような高度成長はととも望むべくもなく、低成長時代がなお続くものと思われま

そのような中で、今年10月には、世界の道路関係者が一同に会する大会議、国際道路連盟（IRF）の第8回世界道路会議が日本で初めて開かれます。この会議がわが国の道路業界にとって、きっと有意義なものとなるでしょうし、またこの事は戦後官民の努力でGNP世界第二位になったわが国の地位を、実証するものといえま

しかしわが国では、国民生活の充実の基盤となる社会資本の整備水準は、欧米先進国に比べれば、まだまだ遅れており、公共投資の増大による社会資本充実の要請は、単なる景気浮揚策としてばかりではなく、もともと国の根本施策として、取り上げられるべき性質のものといえます。昭和29年、第一次道路整備5ヶ年計画が発足して以来、わが国の道路もかなり整備されてはきましたものの、もとの蓄積の貧弱さ、国土の狭小さ、世界に類のない急速なモータリゼーションの普及などのため、やはり、アンバランスというか、質的整備の遅れといった面は否めません。51年来の整備状況は、国、県道を合わせた改良率で約66%、日常利用する市町村道で改良率約22%であり、とくに歩行者、自転車に対する構造的配慮や道路環境に対する空間的配慮といった面では、まだまだ改善を必要としています。

とはいうものの、このようないろいろな悪条件の中で、日本の風土、条件に合った施策、施設を追求実現してきた官民の努力や成果は、やはり大きなものに違

いなく、例えば交通安全施策・施設をみた場合、交通事故による死者数は、昭和46年以来連続6年間減少、51年にはついに1万人を割るところにまで辿りつきました。このことは17年前の昭和34年に、死者数が初めて1万人を越えた当時の自動車保有台数(三輪車以上)が175万台に過ぎなかったものが、現在では3,000万台になんなんとする一事を考えただけでも、大変な成果に違いなく、ようやく世界からも注目的となりつつあるとも聞きおよんでいます。

この分野におきまして、信号機、防護柵、道路標識などとともに、大いに貢献しております道路標示は、もともと他の機器資材では役立ち得ない情報、指示をドライバーに伝達するという大切な固有の役割を持つものであり、道路標示ならびに区画線や反射性鋳は、すでに近代道路に不可欠の要素であります。外国から帰られた方々から聞くところでは、日本の製品の品質、施行技術は欧米に勝るとも劣らないそうですが、欧米の長い歴史に比べ、戦後僅々20年間にここまで達しえたことは、やはり日本人の勤勉性や高い技術水準によるものでしょうし、それと率直に申し上げてもう一つには、狭い国土でひしめくやや過当気味の競争の故もあったかも知れません。

しかし業界を取り巻く経済条件は、過去とは一変しており、厳しい低成長時代に入っております。やはり私達は、適正価格を第一として、過当競争を排除し、業界全体の発展、共存共栄を念願として、その中で品質、技術の向上に努める必要があります。そして、交通安全という社会的責任の大きさを自覚し、関連業界との接触、協調を密にする必要があると同時に、センターラインに加えるエッジラインの普及や、幹線道路や都市地域道路に比べれば、まだまだ事故の多い地方道への普及に、ともども努める必要があるといえましょう。

(積水樹脂株式会社常務取締役)

(この原稿は定時総会以前の4月に頂いていたものです。 事務局)

「路材協」新役員陣容決まる—— 新会長に竹嶋氏就任

去る5月16日開催の定時総会において役員改選の結果、新役員陣は下記の通り改選され、即日スタートした。会長は石渡清司（堺商事）から竹嶋正幸（積水樹脂）に交代、副会長には西川政之助（アトム科学塗料）の留任、塩谷良平（日立化成工業）の新任に加え、前会長石渡清司の計3氏で会長を補佐することになった。なお新に専務理事制を設けて事務局長の小原陽二が就任、常任理事で1名交代があり、新美喜久雄（菊水ライン）がかねて辞意表明の福地昭一（大日本インキ）に代って選任された。（敬称略）

会長 竹嶋正幸（積水樹脂^株常務）

副会長 石渡清司（堺商事^株常務）

同 西川政之助（アトム化学塗料^株専務）

同 塩谷良平（日立化成工業^株化成成品事業部業務部長）

専務理事 小原陽二（協会事務局）

常任理事 宮本 誠（信号器材^株専務）

同 大田^昭貞義（東亜ペイント^株取締役東京支店長）

同 鈴木政夫（日本ペイント^株専務）

同 新美喜久雄（菊水ライン^株代表取締役）

監事 大久保信男（東亜ペイント^株建築建設塗料部東京営業課長）

同 及部匡史（菊水ライン^株東京営業所長）

（常任委員会関係）

業務委員会委員長 宮城真一郎（信号器材^株業務営業部長）

技術委員会委員長 今村晴知（日本ペイント^株工業用塗料事業部第4部長）

自走式ホットメルトレーンマーク工法の動向

森山 吉雄

◎はじめに

レーンマーク材料として、最も伝統的なペイントタイプの溶剤揮発形トラフィックペイントが、使用法としてブラッシング工法、ローラー工法、コールドスプレー工法、そしてホットスプレー厚付工法へといった順序で、施工の合理化と技術向上が行われてきたように、粉末状コムパウンドの熱熔融形トラフィックペイントもまた10数年の歴史を経て、最も汎用化され、かつ取扱いの簡易な人力式溶着機械による施工から、さらに能率の高い自走式機械による施工へと、機械的あるいは施工技術的工夫・改善を行いながら、種々の自走式工法の実用化をみるにいたったことは周知の事実である。

本稿では、一般に自走式工法とよばれているものの動向について、技術概況の一端を報告してみたいと思う。

1. 実用化の背景

交通量の激増を伴うモータリゼーションの発展は、レーンマークの重要性を再認識させたが、一方レーンマーク工事については、交通停滞や工事作業者の危険性の問題が、幅員の小さいわが国道路事情と相まってクローズアップされて、これに対する改善策として、施工の機械化がまず上げられたのは当然であった。よってこのことが自走式工法の実用化の第一要因となったのである。

同時に施工の高速化による、労務費を主体とする経費の軽減といった経済的な必然性があり、さらに加えれば、ユーザー側の新技術に対する要望もあったことなど、これらのすべてが実用化の背景にあったといえる。

また経緯として、自走式工法の実用化は、ホットメルトレーンマーク材料の開発と同様に、欧米で先行して開発が行われてきたいきさつがある。そして、これらの国々では、ペイントタイプのトラフィックペイントとの対比から出発し、何よりも耐久性と関連する経済性の追求を第一義とし、メルトスプレー工法というかたちで、開発が進んできたといわれている。

わが国では、大形のメルトスプレー工法他、現行の溶着施工設備を活用しながら、簡易な機械による小形自走式工法も併行して開発が進められた点に、特長がみられる。

しかし、ペイントタイプが、ほとんど自走式スプレー工法に移行したのに比較して、ホットメルトタイプは、人力式が主流として継続されている中で、新しく自走式が、それに適した施工分野を開拓している(場合によっては、ペイントタイプの分野も含む)点で、明確な違いが認められる。

2. 自走式の長所

自走式ホットメルトレンマーク工法の長所は、次の事項に要約される。

- (1)施工能率が高く、短期間に長距離の施工が可能である（手押式の2～3倍以上）。
- (2)安全性が高く、施工時の人身事故を防止できる。
- (3)車載形ラインマーカによる高速施工であるので、交通阻害も最小ですむ。
- (4)路面表層が平坦でなくても、均一な厚みの——施工ができる。
- (5)ラインの厚みを要求度に応じて、0.8～2.0 m/m の範囲で自由に調節でき、またロスも少ないので経済的である。
- (6)夜間反射輝度が高く、耐久性も優れている。
- (7)施工が人力によらず、機械化されるので、体力消耗が軽減される。

3. 自走式工法の種類と概要

本稿で述べる自走式の定義は、車載形のラインマーカによる施工方式であり、ラインのパターン形成過程において、ペイント噴出部位と路面表層との間に、一定の距離を保っているものとし、手押式のようにペイント噴出部位（流出スリット）と路面表層が接触しながら、ライン形成が行われる工法とは区別するものである。

自走式工法の種類と概要を次表に示す。

種 類	概 要
1.エア－霧化方式	溶解タンクより、ペイントをポンプでスプレーガンに送り、圧縮されたホットエアで霧化スプレーしてラインを形成する方法。ガラスビーズは、別に設置されたビーズガンによりペイント中に圧入と、ペイント上への散布を別別に行う使用法。
2.エアレス方式	溶解タンクより、ペイントをエアレスポンプで加圧してスプレーガンに送り、ノズルチップの小孔から噴出させて霧化、スプレーしてラインを形成する方法。ガラスビーズはエア－霧化の場合とほぼ同様の使用法。
3. 投射（または転写）方式	溶解タンクより、自然落下したペイントを回転体羽根つきローターあるいはブラシに受け、回転により路面に投射（または転写）してラインを形成する方法。ガラスビーズはペイント上に散布する使用法。
4. カーテンフロー方式	溶解タンクより、ペイントを加圧ポンプでガンに送り、一定幅のスリットから、カーテン状に落下せしめてラインを形成する方法。ガラスビーズは、ビーズガンにより、圧入、散布する使用法。

- (1)エア－霧化方式は、プライマー塗付、ペイント噴射、ガラスビーズの打込み、散布が一台のライン

マーカーで同時に達成できること、および低圧のスプレーが可能である点に特長がある。

(2)エアレス方式は(1)のエア霧化方式と類似しているが、ラインのエッジが比較的きれいに出ることと、破線の施工に適していることに特長がある。

(3)投射（または転写）方式は、在来の施工設備が活用できて、小まわりがきき、取扱いが比較的簡易な点に特長がある。

(4)カーテンフロー方式は、わが国ではあまりなじみがないが、北欧で行われている方式の一つで、ラインの厚みが均一であること、施工スピードが速い点に特長がある。

4. 使用材料の品質

トラフィックペイント（よう着用）JISK5665は、1971年に制定され、以後変更なしで継続されているが、当時としては、主に手押式工法を対象として材料品質が規定されたいきさつがある。

自走式用の材料については、特別な規格はいまだ制定されておらず、現在のところJISK5665に準拠したものが使用されている実状にある。

自走式は前述のように、いくつかの工法があるが、品質面では手押式の場合と同様に、路面に対する強固な接着性と昼間、夜間の優れた視認性は、まず何よりも第一に確保されなければならない事項である。このような意味では、この基本的要件を達成するために、自走式各工法に適応した材料品質の設定を、必要条件とするものである。

自走式工法に使用する材料は、JISK5665を尊重しながらも、あまり狭い範囲に固定せず、品質の標準化を進めて行く上で、自由度のある取組みをすることが、今後の正しい発展につながるものと思われる。

5. 施工技術

自走式工法の種類によって、技術内容も異なるが、ここではメルトスプレー方式について述べる。

(1)プライマー塗付

ラインマーカーにセットされたプライマーガンで、スプレー塗装して、接着性を安定させる下地処理が行われる。

(2)材料の溶解と温度管理

材料は、固まりやブツがないように均一に溶解されなければならない。熔融粘度は噴出量やスプレーパターンに影響するので、適切な粘度を維持するように、温度で管理される。一般には耐熱性も考慮して、 $200^{\circ}\pm 20^{\circ}\text{C}$ の範囲で行われる。

(3)材料のスプレー噴射

スプレーガンの種類により、圧力、ガン位置を調整して、スプレーパターンを定め、1分間当りの材料の噴出量も決められる。

(4)ガラスビーズ打込み、散布

ビーズガンで噴射ペイント中にビーズを打込み、圧入し、さらにビーズ散布装置でペイント上に散布して、初期反射効果を高める。なお、ビーズの使用量は、仕様に合せて設定される。

(5)施工速度

ラインの厚みにもよるが、3～6 km/Hで行われる。

6. 施工編成と要員

標準的なものは、以下のようなものである。

(1)施工車の編成

①先導車	1台	交通整理、清掃
②ラインマーカ車	1台	スプレー施工
③後続車	1台	交通整理、スプレー直後のラインの保護、材料運搬

(2)人員の構成

①先導車	ドライバー	1名
	交通整理	1名
②ラインマーカ車	ドライバー	1名
	オペレーター	1名
	材料溶解係	1名
③後続車	ドライバー	1名
	交通整理	1名
	補助要員	1名

計	8名
---	----

◎おわりに

自走式ホットメルトレーンマーク工法は、いくつかの方式があり、今後、施工機、材料ともに、多少の変化は予想されるけれども、現在のところ、基本的なものは一応出揃ったものと判断される。手押し工法もいろいろ長所があって、今後とも継続されるものであるが、自走式工法も各々の特長を生かして使用分野も拡大される見通しである。

いずれにしても、これらは一方では競合する性質のものであるので、技術面では施工法のグレード化と材料の標準化が必要であり、ユーザーに対しては、正しい認識をしてもらうように、業界としての取りまとめ、PRも必要な時機を迎えているといえよう。

なお本稿がレーンマーク発展に、少しでも役立つことを期待するとともに、技術内容の面で、多少、抽象的な報告になったことを詫言するものである。（昭和52年4月30日）

（筆者は神東塗料技術第2部第2技術課長 路材協・技術委員会委員）

“アドホック委員会”について

日本ガラスビーズ協会会長 江本義男

昭和50年9月と、本年1月に米国の標示業界の活動状況を見聞する機会を得たので、その中で最も印象的であった“アドホック委員会”について、見たまま、感じたままを述べて、参考に供する次第である。

米国ではレーンマーク事業は、各州政府のハイウェイ・デパートメントが直轄しており、それぞれ各州政府が施工部隊を内部に持ち、ペイント、ガラスビーズなどのマーキング材料を年間一括発注形式で民間業者より購入し、極めて計画的にハイウェイ・マーキングの施工を行なっている。このことはすでによく知られている通りであるが、ただ一部州政府の手が廻らぬ部分については、民間の施工業者を活用して、マーキング事業を推進している。

エクスプレス・ウェイをはじめとして、主要幹線ハイウェイのレーンマーキングは、よく管理され、定期的かつ計画的にマーキングが施工されている。しかしながら、米国といえども地方財政の苦しさは日本と同様なかなか大変のようで、レーンマークも各州の末端地域、地方市町村道までは十分に手が廻りかねるようである。

ハイウェイは立派に施工されてはいるものの、地方市町村道になると、たしかに道路自体はさすが車の国だけあって、立派に舗装されてはいるが、レーンマークは必ずしも十分とはいえず、なおざりにされているわけではないと思われるが、場所によっては立派に舗装された道路に、レーンマークが全然ない所が多々みられ、またかかる地域における自動車事故は軽視できない現状である。

○ ○ ○

1971年米国標示業界の各業者が相寄り、相集って、この地方道の標示施工予算を連邦政府から引き出す事を計画した。ペイント・メーカー、施工業者、ガラスビーズ・メーカーなどよりなるAD HOC COMMITTEEなるものを組織し、各業界がこの目的に沿って活動する体制を作ったのである。AD HOCとはラテン語で、for this case onlyという意味であるが、いふなれば、特殊目的のための、極めて活動範囲の限られたinformalな委員会ともいうべき名称である。本部をWASHINGTON DCに置き、目的はマーキングによる交通安全の推進である。

1971年、NEW JERSEY州、WEST MILFORD で入念によく計画されたマーキング道路テストが行われた。テスト道路としては、地方道で全くマーキングのない舗装道路が選定され、これにセンターライン、エッジラインを施工した後と、その前の交通事故データ、および極力同一条件

の同じ地域のマーキング未施工の道路を、比較道路として選定し、これらの事故統計を厳密に比較検討したのである。これによる自動車事故の減少は、44.0%と誠に目を見張るものがあり、国会議員もこれをアブループして、米国連邦議会に重要アピール資料として提出された。

各種の国会ロビー活動や、テストモニーと称する国会議員へのヒアリング形式のアピールなど極めて根気のある、長い請願活動の結果、1973年8月に米国連邦政府として、1974年、75年、76年の3カ年にわたり、各州の地方道のレーンマーキング施工予算として、合計175百万ドルの連邦予算の成立をみたのである。

私はたまたま1975年9月に、次の1976年、77年の前記予算の延長のためのテストモニーに、傍聴出席する機会を得たのであるが、国会議員と業界代表との間で、誠に白熱した論議が闘かわされているのを眼のあたりみて、全く羨ましくもあり、その真摯な態度に心うたれるものがあった。結局1976年、77年に地方道標示のための連邦予算として100万ドルが承認になり、業界あげて祝福したのである。

これらの予算は正確、確実に各州に割当てられ、業者はこれらの情報を適時、的確にキャッチし、これらを一つのめどとして、計画的事業推進につとめているのであり、かかる業界の姿勢、あり方について大いに反省し、勉強させられるものがあった。

○ ○ ○

現在はさらに1978年以降のこの種予算の延長確立のためにAD HOC COMMITTEEの各メンバーは協力一致して努力精進を続けており、車の国アメリカの交通安全対策への悲願の一断面をみる思いがする。

米国では車の事故対策は国をあげての大命題であり、1975年には46,200人の人が交通事故で死亡している。米国のDEPT. OF TRANSPORTATION/FERAL HIGHWAY ADMINISTRATIONの中に、BUREAU OF MOTOR CARRIER SAFETY DIRECTOR'S OFFICEがあり、その中に専門のACCIDENT INVESTIGATORSなるセクションがある。交通事故究明ならびにその安全対策に対し、官民一体となって、懸命に努力している現状をつぶさに見て廻る機会を得た。

わが国においても、さらにもっと自動車の事故対策につき、創意工夫を折り込んで、勉強して行かねばならぬと思考する次第である。

(筆者は東芝パロティニー物取締役社長)

顔料の一般的性状について

菊水ライン株式会社企画管理課

以下に、顔料の一般的性状の概要について記する。

1. 色

有機顔料には多種の色彩のものがあり、また色のさえたものも多いが、耐光性の強いものは少ない。無機顔料は色の数は少なく、さえた色は得がたい。顔料の色は空気中で粉末状態で見るときと、ビヒクルで練って見るときとは、やや色が違って見える。前者は「かわき色」、後者は「ぬれ色」といわれている。

顔料の色を見本と比較する場合には、両者を油でやわらかいのり状に練って、ガラス板の上に並べて塗り、その境界のところでは色を比較する。また色は光沢によっても相違してくる。

2. 着色力

着色力とは、「色の効きめ」ともいうべきで、同色の顔料でもその種類によって色の効きが相違する。着色力の大きい顔料ほど色を出す場合少量で足りる。また同種の顔料では、その粒子が微細なものほど着色力が大きい。したがって、同種の顔料の着色力の比較によって、逆にその粒子の微細度を察知することができる。

3. 隠ぺい力

顔料を塗料に用いたときの不透明度、すなわち、下地をおおい隠す能力を隠ぺい力という。隠ぺい力の大きい顔料は、塗料中に比較的少量配合しても、十分に隠ぺい力のある、いわゆる「のび」のよい塗料が得られる。したがって、安価な体質顔料を、相当量混用することもできる。隠ぺい力の弱い顔料は、塗料に多量に配合しても、下地の透ける塗料となる。

顔料の不透明度は、顔料の光の反射と吸収の大小によって決まる。白顔料は光をほとんど吸収しないものであるから、隠ぺい力は主として光の反射率で決まる。光の反射率は屈折率の大小によるから、顔料の屈折率とビヒクルの屈折率との差の大きいほど、隠ぺい力が大きい。たとえば、白顔料も体質顔料も、空気中ではどちらも白い粉末であるが、これを油で練ると白顔料は白くて不透明であるが、体質顔料は透明に近い。体質顔料の屈折率は1.5～1.7程度で、空気屈折率(約1.0)とは差が大きいから、空気中では白く見えるが、油の屈折率(約1.5)とは差が小さいから、油の中では無色透明に見える。一般の白顔料の屈折率は2以上で、油や樹脂などの屈折率との差が大きいから、塗料中でも不透明で白く見える。

同一の顔料では、粒子が微細なものほど隠ぺい力が大きい。ただし、粒子の大きさが光の波長程度に小さくなれば、かえって隠ぺい力が小さくなる。たとえば、亜鉛華では 0.2μ 、硫酸バリウムでは 1μ 程度の大きさのとき隠ぺい力が最大で、これより微細になるとかえって透明度が増すといわれるが、実用の顔料ではこの程度以上に微細になることはまれであるから、実際的には粒子の微細なものほど、隠ぺい力が大きいといえることができる。

4. 耐光性

無機顔料は一般に光によって変色しにくい。しかし、長期間にわたって光に暴露されると、色が暗くなるものがある。有機顔料は光にあつて退色しやすいものが多いといわれている。光が強いほどこの影響は大きく、また紫外線はこの作用が強いから、短期試験をするには、顔料を含んだ塗膜に紫外線をあて、その耐光性を試験する。

5. 比重

顔料の比重は種類によって相違し、カーボンブラック（比重 1.64 ）のように軽いものから、鉛丹（比重約 9 ）のように重いものまで相違は大きい。顔料が塗料に用いられるときに現われる性質は、含まれている顔料の重量よりも、その占めている体積に左右されるものであるから、顔料の比重についても考慮を怠ることはできない。比重の重い顔料は、一般に塗料中で沈降しやすくなる。

また比重には、上述の「真比重」のほかに、「見かけ比重」があり、顔料特性の一つとなっている。これは粉末状態の比重であつて、粉末は空気を含んでいるから、見かけ比重は真比重より軽くなる。顔料の粒子が微細であるほど「かさだか」になり、見かけ比重は小さくなる。

6. 粒子の微細度と形状

顔料の粉末は非常に微細で、ほぼ $0.1\sim 30\mu$ 程度である。したがって、 $1g$ の顔料は数十億～数百億の微細な粒子からなり、その表面積の和は、数平方メートルに及ぶといわれている。顔料粒子が微細なほど、着色力や隠ぺい力が大きいことはすでに述べたが、上述のように一般に顔料粒子が非常に微細で数が多く、表面積の大きいことが、塗料成分としての顔料の種々の性能の原因となるものである。

顔料粒子の形状もいろいろあつて、一般に複雑な形をしている。亜鉛華・チタン白・白亜・バライト粉・黄鉛などは結晶質の粉末、白鉛・リトボンなどは微晶質の粉末、カーボンブラック・群青などは非晶質の粉末である。アルミニウム粉・雲母粉のように偏平状のものもある。

7. 分散性

顔料が塗料の中でどのような分散状態にあるかは、塗料の性質に大きな影響を与える。顔料をビヒクル中に分散させ、あるいは凝集を解きほぐして分散度を高めるときの難易は、主として顔料粒子の湿潤性によって決まり、ビヒクルに湿潤されやすい顔料ほど分散が容易である。

8. 吸油量

一定量の顔料に油を加えて、一定のペースト状とするに必要な油の量を吸油量という。吸油量は、顔

料の比重，粒子の大きさと，形状・活性・表面張力などに影響されるから，その顔料の性質を表わす一つの数値である。

吸油量は油の性質，とくにその極性・酸化・粘度などによって相違した値が出る。また測定法によっても相違するから，一定の定常な方法で測定して，各顔料の値を比較しなければならない。

9. 溶解性

顔料はわずかに水に溶けるものもあるが，一般には水に溶解しない。また，水に溶けないことが，顔料の必要条件の一つである。しかし，実際の顔料は少量の不純物を含んでいて，このような可溶性の不純物が多量に含まれていることは，顔料としては不良であるから，水に可溶性の不純物含有の許容量は，普通0.5～1.5%以下に決められているようである。



事務局 便り

◎ 52年度定時総会終る

52年度の定時総会は去る5月16日午後3時からディックビルで開催，次の議題について慎重審議を行い，全議案を全会一致で可決した。すなわち①51年度事業報告ならびに同決算報告の件，②定款の一部改正の件，③全役員任期満了に伴う改選の件（別項の通り），④52年度事業計画案，ならびに同収支予算案の件など。

◎ 全標協の賛助会員に入会する

かねて常任理事会で決定したまま，都合で手続きが未済であった路材協が全標協の賛助会員となる件は，過日の定時総会で再確認がえられたので，直ちに事務局が全標協に対して入会申込書の提出と52年度分会費の振込みを行った。これで両団体の関係は単なる外部関係機関というものではなくなり，内部関係の密接なものとなった。今後は，これを起点として名実ともに協力し合える好ましい関係の樹立強化に努力しなければならない。

◎ 5月度の委員会開催など

①業務委員会……………5月24日（火）午後2時30分から水戸市にて開催する。

②技術委員会……………5月30日（月）午後1時半から神東塗料㈱東京営業所会議室にて開催する。

なお6月度常任理事会開催は6月7日（火）積水樹脂㈱東京営業所（エンバイヤビル）で開催の予定。

神 東 塗 料 株 式 会 社

〔会社の概要〕

設 立	昭和8年4月
創 業	明治34年
資本金	14億円
社 長	藤田隆一
従業員	1200名
年 商	230億円(内道路用塗料部門 13億円)
業 種	塗料・工業用薬品・医薬品・毒物・劇物などの一般化学工業薬品の製造販売
所在地	本 社 尼崎市南塚口町6丁目10番73号 TEL 06-429-6261 東京支店 東京都中央区八重洲1丁目7番20号 八重洲口会館内 TEL 03-272-4011 大阪支店 大阪市東区北浜5丁目22番地 新住友ビル2号館内 TEL 06-220-8580
営業所	全国 20ヶ所
工 場	千葉・尼崎・大阪
研究所	尼崎・深川・大阪

〔沿革〕

弊社は明治34年、当社の母体、神戸ボイル油株式会社を創業、昭和8年4月に東洋塗料株式会社と合併、神東塗料株式会社として発足、昭和13年には住友化学工業株式会社より資本および技術の協力を得、爾來住友系の塗料会社となり、帝国塗料・日本メラミン・光揚塗料・大東塗料・石産ペイントと併合、業界4位の塗料総合メーカーとして大きく成長してきました。塗料メーカーのみならず、化成品部門も併設、ここでは工業材料、製品に有害な微生物や害虫の被害を防除する殺菌剤、防虫剤および衛生害虫を駆除する防疫薬(殺虫剤、消毒剤等)を主とした医薬品など、人間の生活に有害な生物を対象とした製品を主力に生産、販売するほか、有機酸の各種金属塩、自動車用化学製品などユニークな化学

品を製造、フေးンケミカルス分野の研究開発に力を注いでおります。

〔塗料部門〕

弊社は「会社を愛する真心が、限りなく向上する製品を生み、社会に幸福をおくる」をモットーにして、「誇る伝統輝やく技術」のもとに、無公害塗料の開発に専念、当社の塗料の98%以上は何時でも低公害塗料に切替ができる態勢になっております。

なかでも自動車用塗料の水溶性電着塗料は定評があり、世界的な技術水準を有し、国内の自動車の3台の内1台は社品で塗られた車であります。また、水系塗料による建築塗料の分野におけるシェアは40%近い実績を持っております。

これら塗料以外に船舶、鉄構、機械、電気機器など各産業分野でご愛用いただき、その品質は非常に好評を得ております。

〔道路用塗料部門〕

弊社の道路用塗料の品種は次の通りです。

- シンターライナー #100級、よう着用トラフィックペイント
- シンターライナー #200級、常温用トラフィックペイント
- シンターライナー #300級、加熱用トラフィックペイント
- SPロード 樹脂すべり止め薄層舗装材
- ロードカラー #100、よう着用樹脂カラー舗装材
- ロードカラー #200、常温用樹脂カラー舗装材

現在、道路面用の塗料は6種ありますが、この6種を自社で生産、販売している会社は当社のみといっても過言ではありません。

なかでも、シンターライナー #200は昭和30年に研究に着手、市販された伝統のある塗料で、幾多の改良を積み重ね、現在では原料のアクリル樹脂を自製、塗料化しており、品質、作業性の面で絶大な信頼を受けております。この歴史、技術のもとに溶着用トラフィックペイントなどを開発、今なお豊富な経験、技術員により、さらに改良検討、新技術を開発しております。また、これら道路塗料はJIS工場生産されるのみならず、品質管理の優良工場として、東京通商産業局長賞を拝授した、千葉工場生産しております。

このような十二分の品質管理のもと生産された製品は、全国500の販売店を通して、販売されるばかりでなく、外国にも輸出されております。また、当社は独自に開発した施工機、施工法による責任施工事付販売も行い、常に、道路用塗料の新材料、新施工技術の開発に積極的に取り組んでおります。

余 滴

5月の総会終了をまって、発行することに途中で変更したため、一部の原稿は少し古くなってしまいました。執筆の方にはお詫びいたします。竹嶋さんの巻頭文は註記しました通り、4月に頂戴していたものです。過日の総会で会長に就任されましたので、会長としてのご抱負なりご感想は次号あたりで、改めてご執筆頂きたいと考えています。

荒れに荒れ、もめにもめる日ソの漁業交渉は大詰めにきても、なかなか希望の光がさしてきそうにありません。相手が悪いといっちはいいすぎでしょうか。国内では冷凍魚がタライ廻しされ、転がされるたびに値上りしているという。困ったことです。終戦直後の物不足時代が想起されます。

景気一般は、なかなか冴えません。政策当局は一生懸命のようです。公定歩合の連続引き下げや、公共事業予算の上半期73%実施等々……………。

道路関係産業についてみるかぎり、昨年度末あたりから最近へかけての状況は、たしかに、政策効果が徐々には出つつあるといえるようです。

業界にとって発注量（需要）が増えてくることは有難いことです。しかし、「下半期はどうなるのか？」といった不安感を抱く向も少なくないようです。いかなものか？ たしかに、今後の注目点の一つだといえましょう。ともあれ、当面の状況は、発注量が増えてくる段階で業者間の競争が一段と激化しつつあるようですが、余り無節操、勝手放題なやり方は、もとより感心できません。それをやること自体はむろん自由ですが、結局は、その結果は業界全体のマイナスになってハネ返ってくるのが目に見えているからです。

わが国における交通安全施設関連産業の特質は「市協メカニズムがほとんど働かない事情にある」点にあるといえましょう。こうした産業分野に対しては法律や行政指導などで業界に対して所要の規制や保護の措置がとられるものです。その点率直に言って、現状は十分のものとはいえません。今後の改善整備はむろん期待したいですが、業界自身も、基本的にこの辺の認識を確立して、交通安全施設産業のもつ社会的公共的使命の達成のために、自ら着実、健全な経営態度を堅持していくことの重要性をかみしめる必要があるといえましょう。

“路材協会報”の配付範囲をもっと拡大したいと考えております。贈呈先のアドヴァイスなり、直接ご希望なりを事務局まで積極的にお寄せ下さい。